EDIÇÃO ESPECIAL

o verde-oliva

Centro de Relações Públicas do Exército

Brasília
1975 Nº 12

Dia do Aviador

DIA DO AVIADOR

Dia do Aviador. Efeméride da maior significação no calendário cívico nacional, evocativa do primeiro vôo do mais-pesado-que-o-ar pelo 14 Bis, marco decisivo na história da aviação. **23 de outubro**, data consagrada ao culto das gloriosas tradições da Aeronáutica Brasileira e à justa exaltação de nossos [illegible] ar, duplo [illegible] de orgulho e de regozijo para todos os nossos patrícios.

O **Exército de Caxias** — ligado por inúmeros laços afetivos e por sua destinação constitucional à **Aeronáutica de Santos Dumont** — possui redobradas razões para louvá-la e reverenciá-la em sua data magna, mercê da missão comum de irmãos brasileiros em [illegible]. Atuando ao lado da FAB permanentemente, nas mais diversas situações de guerra ou de paz, o Soldado de terra é uma testemunha privilegiada do desenvolvimento e capacidade profissional dos componentes de nossa **Aeronáutica**, sintetizados perfeitamente na figura do **Aviador do Brasil**.

Aviador do Brasil, legítimo herdeiro do espírito criador, desassombro e tenacidade dos nossos desbravadores do espaço, como Bartolomeu de Gusmão, Júlio César Ribeiro, Augusto Severo e Santos Dumont, cujo legado de glórias tem engrandecido e dignificado.

Aviador do Brasil, novo bandeirante da integração e do desenvolvimento do Século XX, através da obra ciclópica do **Correio Aéreo Nacional**, com quem estamos em constante débito.

Aviador do Brasil, piloto anônimo da FAB na 2ª Guerra Mundial, que escreveu com o seu arrojo a [illegible] **Campanha do Atlântico Sul**, [illegible] nos **Campos da Itália**, com o seu sangue, destemor e perícia exemplares, a opção brasileira pelo estilo de vida democrático, a nossa repulsa a quaisquer tipos de totalitarismos e a firme convicção de defender a todo custo a soberania nacional.

Aviador do Brasil, [illegible] Revolução de 1964, em consonância com o Soldado, como [illegible] Povo, na [illegible] Desenvolvimento.

Aviador do Brasil, construtor atual do Brasil Grande de amanhã, dedicando-se exclusivamente ao seu nobre mister, aprimorando o Homem, modernizando equipamentos e aeronaves, estimulando a Ciência, a Tecnologia e a Indústria nacionais, mantendo e fortalecendo a **Unidade do Poder Aeroespacial**, enfim, capacitando-se a responder à altura aos desafios maiores do presente e do porvir.

Aviador do Brasil, sentinela avançada da Pátria nos momentos de maior perigo e apóstolo de confraternização dos brasileiros em tempo de paz. "Filho altivo dos ares e bandeirante audaz do azul que, com a visão precursora [illegible] no espaço, conduz mais alto a Bandeira do Brasil, presente [illegible] as nossas mais puras aspirações, apontando e defendendo os supremos interesses nacionais."

Aviador do Brasil, Discípulo de Santos Dumont!

Neste **23 de outubro**, Seu dia de júbilo [illegible] e também de festa nacional, o Soldado de Caxias presta-lhe uma merecida, fraterna e comovida continência. Saudação simbólica da estima, admiração e ufania por tê-lo como companheiro de armas; gesto, que reflete a confiança de todos os brasileiros no AVIADOR, de ontem, de hoje, de amanhã e de sempre, cumprimento militar, que traduz o reconhecimento [illegible] da **Amazônia** [illegible] todos os habitantes da região — que conhece, como ninguém, em sua verdadeira dimensão, a coragem, a técnica e a vocação de servir da **Força Aérea Brasileira**.

O COMANDO GERAL DO AR

A **Força Aérea Brasileira** é o instrumento militar por excelência do Poder Aeroespacial, competindo-lhe executar as ações militares aéreas e espaciais em defesa de nossa soberania, onde e quando se fizerem necessárias, tanto na segurança externa como na interna.

No contexto dessa ampla e dificílima missão da FAB, o COMANDO GERAL DO AR (COMGAR) desempenha um papel de fundamental importância. Órgão de cúpula setorial, este Grande Comando **é o elemento bélico do poder aeroespacial nacional**, responsável pela eficiente preparação e emprego das grandes unidades aéreas, para a realização de operações militares reais ou simuladas.

Subordinado diretamente ao Ministério da Aeronáutica — Comandante-em-Chefe da FAB — o **Comando Geral do Ar** tem sob seu encargo as operações Aerotáticas, de Defesa Aérea, de Reconhecimento de Longo Alcance e de Transporte Aéreo. Para cumprir a sua complexa e decisiva missão, o COMGAR dispõe das seguintes Grandes Unidades subordinadas, responsáveis por cada um dos setores de sua atuação: **Comando Aerotático (COMAT), Comando Aéreo de Defesa Aérea** (COMDA), **Comando Costeiro** (COMCOS) e o **Comando de Transporte Aéreo** (COMTA).

Comando Aerotático

O Comando Aerotático (COMAT) compreende o conjunto de grandes unidades aéreas que, integradas sob um comando específico, se destinam a realizar as operações aerotáticas independentes e/ou combinadas ou conjuntas em proveito do Exército e da Marinha. Compreende duas **Forças Aerotáticas** (FAT), de composição bem semelhantes, sendo que a I FAT destina-se, exclusivamente, à realização de missões de cooperação com as forças terrestres e a II FAT, que conta com o 1.º Grupo de Aviação Embarcada, está mais apta a colaborar com a Marinha, tanto nas ações dos grupos tarefa de caça e destruição, quanto nas operações de desembarque, combates em terra e aeronavais.

O COMAT é integrado pelas seguintes unidades: 1) **Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataques (EMRA)**, equipados com os aviões XAVANTE, fabricados pela EMBRAER; com helicópteros BELL UH-1D e UH-1H, dotados de excelente poder de fogo, para missões de ligação e ataque e trans-

porte de tropas para o TO e os aviões REGENTE ELO O-42, de fabricação nacional, para as missões de ligação e observação. 2) Os **Grupos de Aviação de Caça** acabam de receber os caças-táticos F-5E, TIGER, da Northrop, aviões tecnicamente atualizados, supersônicos e poderosamente armados, que constituem o ponto alto do reequipamento da FAB. 3) Os **Esquadrões de Bombardeio** são equipados com aviões B-26, que sofreram um processo de modernização em 1969.

Comando de Defesa Aérea

O Comando Aéreo de Defesa Aérea (COMDA) é constituído de grandes unidades aéreas, destinadas a contraporem-se às ameaças à soberania e ao potencial nacional, atuando em coordenação com as demais Forças Armadas e com as Organizações Civis de Defesa Passiva. Compreende **unidades de interceptação aérea,** como a 1.ª ALADA, sediada em Anápolis, que está operando modernissimos supersônicos MIRAGE III E-BR, além do **serviço de vigilância do ar**. Convém notar que a infra-estrutura para controlar o espaço aéreo, com objetivo de defesa, atualmente em montagem, é empregada em sua quase totalidade no controle do tráfego aéreo — cerca de 70% — possibilitando ainda maior eficiência da previsão meteorológica e maior segurança ao transporte aéreo.

Comando Costeiro

O Comando Costeiro (COMCOS) é o responsável pelos reconhecimentos de longo alcance, operações especiais sobre a área marítima e o território brasileiro, de patrulha e anti-submarino e missões de busca e salvamento. Sediado em Salvador e contando com Brigadas de Reconhecimento de Longo Alcance, de Busca e Salvamento e com o Serviço de Busca e Salvamento, **é responsável pela vigilância das 200 milhas de mar territorial brasileiro,** localizando, fotografando, identificando e entregando à Marinha de Guerra os barcos pesqueiros que atuam irregularmente em águas brasileiras. Ao COMCOS estão subordinadas as Bases Aéreas de Recife, Salvador e Florianópolis, onde estão sediados os aviões NETUNO, P2E, **de patrulha e anti-submarino**, com 24 horas de autonomia de vôo, os HERCULES, RHC-130, para **reconhecimentos longos, busca e salvamento,** considerados como "Anjo da Guarda" de todos os aviões que fazem a travessia do Atlântico Sul, pois estão sempre de prontidão para socorrê-los, se for necessário, bem como os aviões anfíbios ALBATRÓS, SA-16, os quais, atuando juntamente com os Helicópteros SH1D realizam as operações de Busca e Salvamento em todo o territóro nacional.

O Comando de Transporte Aéreo

O Comando de Transporte Aéreo (COMTA) abrange Grandes Unidades Aéreas e Unidades de Serviço, **responsáveis pelo transporte aéreo logístico,** que assegura a mobilidade das Unidades de Combate e os suprimentos adequados, relacionados às ações bélicas e aos requisitos administrativos do Ministério da Aeronáutica. Cabe-lhes, também, cooperar com as atividades de integração nacional, como o "Projeto Rondon", realizar a evacuação aeromédica e **apoiar as demais Forças Armadas**.

O COMTA tem sob a sua coordenação a Força Aérea de Transporte Militar, composta pelas Bases Aéreas de Manaus, Campo Grande e Afonsos, que operam, entre outras aeronaves, os aviões C-119, o "Vagão Voador", próprio para o transporte de pára-quedistas e os modernos C-115, "BÚFFALO". Possui ainda sob sua subordinação as Bases Aéreas de Belém, Brasília e Galeão, além de três Esquadrões de Transporte Aéreo isolados (Recife, Cumbica e Canoas) e o serviço do **Correio Aéreo Nacional**.

O trabalho pioneiro e heróico dos DOUGLAS C-47 passou a ser complementado em 1959 pelos C-45, aviões quadrimotores e mais possantes, que deram nova dimensão às missões do CAN. Atualmente, através dos aviões C-118 e C-130, "Hércules", as **"Linhas Troncos Nacionais"** levam o grosso do apoio logístico a dez diferentes pontos do País e os Esquadrões de Transporte Aéreo (ETA), sediados junto às Zonas Aéreas, operam as **Linhas Regionais,** na área das respectivas Zonas. O 1.º ETA mantém, através de seus aviões C-47 e CA-10, "Catalina", o popular "Pata Choca", o trinômio FAB - MISSIONÁRIO - ÍNDIO, exemplo notável da participação da FAB no apoio e desenvolvimento de mais de 85 comunidades da Região Amazônica.

AEROPORTO INTERNACIO

O novo Aeroporto Internacional, em fase de construção na Ilha do Governador (RJ), é uma das obras de engenharia mais complexas já empreendidas em nosso País, constituindo-se em motivo de orgulho para o Ministério da Aeronáutica e para todos os brasileiros.

O aumento do número de passageiros, paralelamente ao crescimento da capacidade e envergadura das aeronaves, ambos em ritmos vertiginosos, vêm levando os principais aeroportos do Mundo à saturação de sua capacidade operativa. Encarando, com realismo, esse grande obstáculo ao progresso, **o Ministério da Aeronáutica optou pelo conceito moderno do aeroporto como indústria,** solução funcional para o mais grave problema da infra-estrutura aeronáutica, que será complementada por uma nova mentalidade pública de compreender a importância desse esforço e contribuir, com a sua parcela de colaboração, para o seu próprio conforto e segurança.

O **Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro** é a nossa primeira resposta a esse grande desafio. Em 1967, o Ministério da Aeronáutica criou a **Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional** — CCPAI — com o objetivo de coordenar os trabalhos de construção da grandiosa obra. Após o estudo da viabilidade técnica e econômica e escolhido o Rio de Janeiro para a sede, foi iniciada a construção em 1970, ano em que também foi constituída a ARSA — **Aeroportos do Rio de Janeiro S.A.**, a primeira empresa de economia mista destinada a administrar e operar aeroportos. Outro passo decisivo foi a criação, em 31 de maio de 1973, da INFRAERO — **Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária,** para atuar em âmbito nacional, através da ARSA e de outras subsidiárias regionais, implantando definitivamente a indústria aeroportuária no Brasil.

O **Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro** será um dos mais atualizados e funcionais do mundo, assegurando o máximo de conforto e de segurança aos seus usuários. O projeto, de forma semi-circular, concilia a crescente necessidade de maior área interna útil com as dimensões reduzidas da fachada do edifício. Foi planejado para ser construído em quatro etapas, através de sucessivas ampliações, tendo cada uma delas um terminal de passageiros e um pátio de estacionamento de aeronaves. A infra-estrutura de apoio para todas as etapas estará concluída ao término da primeira fase, de modo a facilitar a

construção das
nal, em forma
derá a 3.500 pa
ras de pico, pod
de 5 milhões de
A ampliação da
o pouso dos m
perjatos interna
600 toneladas,
225.000 operaç

Um moderno
check" controla
desembarque, c
telescópicas qu
passageiros da
salas confortáv
fiscalização din
tragem e métod
pidos de libera
deixando o pas
mente desembar
de 15 minutos.

O **Terminal de**
quatro níveis, of
condições de c
tar aos usuário
taurantes, lancho
sas, capela ecu
correios, telégr
ços telefônicos
rede interna de
dicadores de ch
tidas, informaçõ
embarque e de
valência de fuso
ma de sonorizaç
perfeita, amplo
co para o públic
nobras no pátio
lefônica, que se
mi-eletrônica da
No nível inferior
verá um amplo
de automóveis,
computador, dis
vagas, sendo a

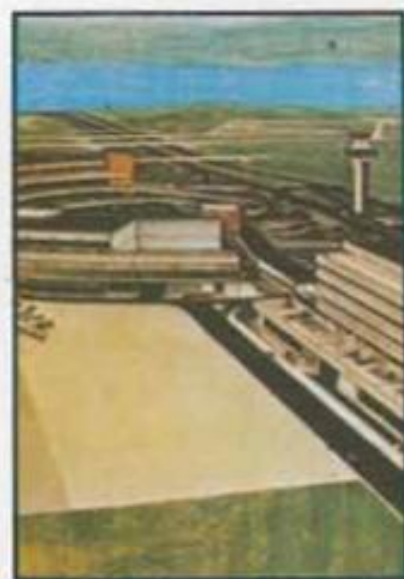
A **Torre de C**
porto, com 56
domina toda á
através de um **si**
observação, de
no de TV com vi
de manobras, de
ligado a **dois ra**
400 km de alca
mente, além de
lógica e um so
de comunicaçõe
naves e os opera
Todo esse equip
nectado ao **"Sist**
Aérea e Controle
reo — (SISDACT
de Eletrônica e P
do Ministério da
porcionando ma
rança de vôo à á
Brasília, São Pau
ro e Belo Horizo

...AL DO RIO DE JANEIRO

...ais. O termi-
...eia-lua, **aten-**
...eiros nas ho-
... receber mais
...soas por ano.
...stas permitirá
...modernos su-
...ais, pesando
...freqüência de
...ao ano.
...ema de "**spot**
... embarque e
...19 **passarelas**
...onduzirão os
...a do avião a
...além de uma
...a por amos-
...ficientes e rá-
... de bagagem,
...iro completa-
...do em menos

...ssageiros, em
...cerá todas as
...rto e bem-es-
...ncluindo res-
...es, lojas diver-
...nica, berçário,
... telex, servi-
... 2.000 linhas,
...visão, tele-in-
...das e de par-
...bre locais de
...barque, equi-
...orários, siste-
... com acústica
...aço panorâmi-
...ssistir as ma-
...ma central te-
...a primeira se-
...érica Latina.
... terminal, ha-
...stacionamento
...ontrolado por
...ndo de 1.600
...ioria coberta.
...trole do aero-
...ros de altura,
... circunvizinha,
...ma normal de
... circuito inter-
... sobre o pátio
...m computador
...res de 100 e
...e, respectiva-
...ação meteoro-
...icado **sistema**
...ntre as aero-
...res da Torre.
...nento está co-
...na de Defesa
...e Tráfego Aé-
...", da Diretoria
...teção ao Vôo,
...ronáutica, pro-
...permita segu-
... situada entre
... Rio de Janei-
...e.

Para que se tenha uma idéia aproximada da grandiosidade dessa obra, convém informar que o projeto executivo envolve mais de 15.000 desenhos construtivos, mais de 100 contratos distintos em execução simultânea e distribuídos por cerca de 30 projetos específicos, que ocupam mais de 6.000 operários em diferentes frentes de trabalho. A área construída do **Terminal de Passageiros** (1.ª Unidade Operacional das quatro previstas) equivale a 20 edifícios de 10 pavimentos; o volume de concreto usado nos pátios e pistas daria para pavimentar 100 km de estrada normal, com 7,50 m de largura. O cimento empregado nas estruturas, pavimentação e revestimentos, totalizando cerca de 1.700.000 sacos de 50 kg, daria para erigir 289 pilhas da altura do Corcovado. O total da brita permitiria construir uma pirâmide de base quadrada com 100 metros de lado e 106 metros de altura e, finalmente, admitindo-se uma bitola média de 1/2" para o total do aço empregado nas armaduras de concreto, teríamos um comprimento de 15.000 km, superior, portanto, ao diâmetro da Terra, no Equador, que é de cerca de 12.600 km. Para completar, jamais haverá falta de energia elétrica, pois a subestação principal contará com potência total instalada para 90 milhões de volts-amperes, o suficiente para movimentar uma cidade industrial como Campinas.

O **Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro,** a ser inaugurado no próximo ano e previsto para atender ao tráfego aéreo até 1990, através de sucessivas expansões, constitui-se, no seu projeto global, num verdadeiro **aeroporto-cidade**, mais um ponto de atração turística e um cartão de visitas à altura da Cidade Maravilhosa e do nosso desenvolvimento.

TEN. BRIG. JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO. MINISTRO DA AERONÁUTICA

CENTRO TÉCNICO

O Centro Técnico Aeroespacial, organismo científico de elevado nível e renome internacional, tornou realidade o trinômio Escola-Pesquisa-Indústria no setor da atividade aeroespacial.

O Centro Técnico Aeroespacial (CTA), criado e mantido pelo Ministério da Aeronáutica em São José dos Campos (SP), é um estabelecimento de ensino superior, de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico e de transferência de tecnologia à indústria, que desenvolve uma missão integrada da maior importância para o nosso desenvolvimento e **cujos primeiros resultados podem ser avaliados pelos aviões projetados e construídos no Brasil e pelos foguetes lançados na Barreira do Inferno**.

Para cumprir a sua múltipla missão, harmoniosamente, o CTA possui uma estrutura moderna e funcional, composta de uma Direção Geral, responsável pela coordenação e supervisão dos Institutos, **encarregados do ensino superior, da pesquisa e da transferência de tecnologia**. Coerente com o espírito dinâmico que o norteia, o CTA tem adotado uma filosofia de trabalho extremamente realista, voltada para a solução dos problemas do complexo brasileiro, em geral, e os da Indústria Aeronáutica, em particular. Para atingir esse objetivo, o CTA utiliza os mais modernos métodos de trabalho, como a engenharia de sistemas e a engenharia de computação, preconizando e incentivando a formação de técnicos competentes e usando uma política agressiva de importação, formação e fixação de cientistas.

O Centro Técnico Aeroespacial, consagrado pólo de altos estudos tecnológicos e científicos de pesquisa e desenvolvimento, voltou-se para a indústria, para os organismos financeiros, para os consultores econômicos e para a pesquisa tecnológica em geral, dialogando com os que têm interesse em seus programas de aeronaves, motores, matérias-primas, ligas metálicas e eletrônica, que haverão de gerar ao seu redor um complexo de indústrias de tecnologia intensiva e sofisticada.

Subordinados ao CTA estão os seguintes Institutos: **Instituto Tecnológico da Aeronáutica** (ITA), incumbido do ensino superior, **Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (IPD)** e **Instituto de Atividades Espaciais (IAE)**, encarregados da pesquisa aeronáutica e espacial, respectivamente, e o **Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI)**, que trata da transferência, para a indústria, das tecnologias e dos processos.

INSTITUTO TECNOLÓGICO DA AERONÁUTICA

O **Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA)** é um estabelecimento de ensino superior nos setores da ciência e da tecnologia, da extensão universitária, da pesquisa básica e da pós-graduação, nos níveis de mestrado e doutorado. O elevado nível de ensino do ITA, cuja fama já ultrapassou as nossas fronteiras, determina um afluxo cada vez maior aos seus cursos de engenharia aeronáutica, engenharia eletrônica, en-

AEROESPACIAL

genharia mecânica e engenharia de aerovias. É oportuno lembrar que a grande maioria dos alunos do ITA é constituída de civis que, após a conclusão do curso, são absorvidos avidamente pela indústria nacional civil.

O Corpo Docente do ITA trabalha em regime de tempo integral e reside, com os alunos, no "campus" do CTA, sistema de que foi precursor no Brasil e que tem apresentado os melhores resultados. Cada aluno tem um conselheiro, com quem discute problemas acadêmicos e, também, seus problemas pessoais. Outras atividades pioneiras do ITA, que **influíram na reforma do ensino universitário brasileiro** foram a reunião de matérias afins em Departamentos, com rodízio anual de professores, possibilitando a atualização dos cursos e a introdução de matérias humanísticas no currículo de Engenharia, permitindo a formação profissional equilibrada. De um modo geral, a orientação do ensino busca ênfase científica sem preocupações de especialização restrita e prematura. Dessa forma, os graduados têm bastante versatilidade para se adaptarem às situações novas criadas pela tecnologia.

Além de se constituir no núcleo do Centro Técnico Aeroespacial, com a missão de ensino superior, tutela de ensino técnico, pós-graduação e pesquisa básica, celeiro dos nossos engenheiros aeronáuticos, matriz de nossa indústria aeroespacial, o **ITA vem contribuindo de duas maneiras com a tecnologia brasileira**. No nível de graduação, já formou mais de 2.000 engenheiros para as indústrias de eletrônica, aeronaves e mecânica. Na parte de pós-graduação, tem preparado pessoal docente para as Escolas de Engenharia do País, nos níveis de Mestrado e Doutorado; formado pesquisadores nos vários campos da tecnologia e, finalmente, estudado, desenvolvido e divulgado técnicas que contribuem para o estabelecimento de tecnologia local, adequada às condições de um país tropical, em desenvolvimento.

PESQUISA E DESENVOLVIMENTO

O Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (IPD) e o Instituto de Atividades Espaciais (IAE) são órgãos subordinados ao CTA e que, além de se ocuparem da pesquisa e do desenvolvimento dos sistemas, métodos, equipamentos e materiais, **aeronáuticos e espaciais, respectivamente**, dedicam-se também à solução de problemas que afetam outros setores especializados da indústria nacional, num trabalho de cooperação, que vai desde o estudo da viabilidade técnica e econômica de projetos até a execução dos mesmos nas instalações do próprio CTA.

Ao **Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI)** compete a transferência das tecnologias e processos obtidos, no IPD e no IAE, para a Indústria, bem como a homologação de produtos, processos e empresas.

O **Centro Técnico Aeroespacial** dispõe ainda de um Curso de Comunicação e Controle de Vôo, do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva Técnica da Aeronáutica de São José dos Campos e de Órgãos Auxiliares da Administração. No seu "campus", cujo plano geral foi confiado ao arquiteto Oscar Niemeyer, trabalham e residem 10.000 pessoas, das quais cerca de 500 são engenheiros, professores e pesquisadores.

Direta ou indiretamente, o CTA **participa de todos os programas aeroespaciais que se desenvolvem no Brasil**. Projetando aviões brasileiros, como o "Bandeirante", o "Ipanema" e o "Universal"; acompanhando o desenvolvimento do "Xavante"; colaborando com a sua tecnologia avançada; fornecendo mão-de-obra especializada, que representa 60% do custo total de um avião, ou aperfeiçoando motores aeronáuticos, o CTA é fator preponderante ao êxito de nossa indústria aeronáutica, que lançará em breve os nossos primeiros helicópteros.

O **Centro de Lançamento de Foguetes da Bareira do Inferno**, subordinado ao CTA, já lançou mais de 1.000 foguetes de sondagem, com excelentes resultados. O foguete SONDA III, projetado e aperfeiçoado pelo CTA e produzido pela indústria brasileira, é um dos vários projetos que estamos desenvolvendo em São José dos Campos. Cada foguete lançado pela Barreira do Inferno é mais uma prova da capacidade de nossos técnicos e um novo passo dado na conquista de nossa independência aeroespacial.

O idealismo de bem servir, a inteligência privilegiada e inconformista, a visão profética do futuro, a sensibilidade humanística, a humilde convicção de que os grandes avanços são dados passo a passo, a persistência e a tenacidade em colimar um nobre objetivo, a inusitada alternância dos vôos da imaginação e da fantasia com o brusco retorno à realidade — qualidades raras que, quando conjugadas, elaboram o Gênio — sintetizam, com justeza, a singular personalidade e a obra extraordinária de **Santos Dumont, o Pai da Aviação**.

O menino inquieto de Cabangu deleitava-se em empinar os seus papagaios de papel, contemplava absorto o vôo altivo dos pássaros, passava horas maravilhado com os livros de **Júlio Verne**, repetia teimosamente, nas brincadeiras infantis, que **"homem voa"** e, ao mesmo tempo, demonstrava uma extraordinária habilidade manual e uma precoce vocação para a mecânica, interessando-se pelo funcionamento das máquinas e dirigindo uma locomotiva aos 12 anos de idade.

O jovem idealista dirigiu-se à Europa para a concretização de seus sonhos, trocando o ócio mundano que a sua fortuna poderia lhe proporcionar, pela áspera estrada que o conduziria à glória. O alpinismo para o domínio da vertigem das alturas, as corridas de mototriciclos e de automóveis para a adaptação à velocidade, os cursos de aerostação, o trabalho mecânico nas fábricas de balões e a primeira ascensão num aeróstato de Lachambre foram etapas difíceis e necessárias à construção de seu primeiro balão esférico, o **"Brasil", "o menor, o mais lindo, o único que teve um nome"**.

Dado o primeiro passo vitorioso, **Santos Dumont** continuou a expandir o seu talento criador, introduzindo aperfeiçoamentos pioneiros, como o emprego da seda japonesa muito mais leve, o alumínio, o bambu da Índia, cordas de piano e o motor a gasolina, responsável pela maioria de seus êxitos.

A Dirigibilidade dos Balões foi o primeiro grande prêmio à sua constância, bravura e inteligência. Em 19 de outubro de 1901, com o balão-dirigível **"Santos Dumont n.º 6"**, partiu de Saint Cloud, contornou a Torre Eifel e regressou ao ponto de partida em menos de 30 minutos, com uma velocidade de mais de 30 km/h, ganhando o Prêmio Deutsch e **estabelecendo a dirigibilidade dos balões**.

No dia 23 de outubro de 1906, no Campo de Bagatelle, concretizou-se, afinal, o seu grande sonho de fazer o homem voar. O avião 14-Bis realizou o **primeiro "vôo mecânico" do mundo,** devidamente homologado, alcançando a distância de 60 metros, a uma altura de 3 metros, perante uma entusiástica multidão. Este feito memorável foi saudado em todo o mundo e é considerado o ponto de partida de todo o progresso aeronáutico, ou seja, o **primeiro vôo do mais-pesado-que-o-ar**.

Difícil, senão impossível, sintetizar a vida e a obra de **Santos Dumont**. Além de mais de duas dezenas de balões livres, dirigíveis, aviões monoplanos e biplanos e o projeto do Helicóptero, deixou a marca pioneira de seu espírito criador em muitos outros setores. Tão importante quanto os seus inventos, contudo, são os exemplos deixados pelo **Homem** insigne, traduzidos no caráter sem jaça, na bravura e patriotismo, na confiança, nos valores morais e espirituais da humanidade, na busca da aproximação e entendimento entre os povos e na paz e solidariedade da família brasileira, qualidades que são apanágios da **Força Aérea Brasileira,** que o elegeu seu guia espiritual, sagrou-o seu **Patrono,** elevou-o a **Marechal-do-Ar** honorário, em virtude da perfeita identificação entre a FAB e o primeiro e o maior de todos os aviadores.